This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

GRAD
HF
2105
.B43
1835
BUHR

B 1,197,648

31. No: 19

Ueber den

deutschen Zollverband

von

C. C. Becher.

Mit einem Kärtchen.

Köln und Aachen,
bei Ludwig Kohnen.
1835.

HF
2105
.B43
1835
Blair

Der Urſprung und das Fortſchreiten

des

kommerziellen Syſtems von Preussen,

und die daraus hervorgegangene

Vereinigung der Mehrzahl der deutschen Staaten

zu einer Gleichſtellung der Zölle und Douanen; die Ausdehnung dieſes Verbands, und ſein Einfluß auf den Verkehr mit den angränzenden Ländern und auf die Handels-Intereſſen Großbrittaniens.

In vier Abtheilungen, nebſt einem Anhang über die Baſis und die Grundprinzipien des preußiſchen Zolltarifs.

(Aus dem Engliſchen, und zuerſt erſchienen in der Augsburger Allgemeinen Zeitung, unter der Rubrik:

„Engliſche Urtheile über den deutſchen Zollverein.")

Mit Berichtigungen, Zuſätzen und einer Vergleichung der brittiſchen und preußiſch-deutſchen Zolltarife,

von

C. C. Becher,

(vormaligem Subdirektor der Rheiniſch-Weſtindiſchen Kompagnie,)
Herausgeber des Allgemeinen Organs für Handel und Gewerbe.

Nebſt einem Kärtchen.

Köln und Aachen,
bei Ludwig Kohnen.
(Im Januar 1835.)

Wenn ich hiermit die zuerst in der Augsburger Allgemeinen Zeitung Nro. 324 u. s. w. und nach ihr in verschiedenen andern Tagesblättern, unter der Rubrik:

„Englische Urtheile über den deutschen Zollverband,"

erschienenen Aufsätze, als eine geschichtliche Darstellung des Ursprungs und Fortschreitens des jetzigen preußisch-deutschen Zoll- und Handelssystems im Zusammenhang mittheile, (wie ich es auch bereits in meinem Allgemeinen Organ für Handel und Gewerbe Nro. 8 gethan), so geschieht es einestheils, weil ich sie im Allgemeinen für eine richtigere halte, als die bisher zur Oeffentlichkeit gebrachten Notizen über diesen in der Geschichte Deutschlands so interessanten Gegenstand, und ihr deßhalb die größtmögliche Verbreitung wünsche, — und anderntheils, um Gelegenheit zu haben, nicht allein einige Zusätze und Berichtigungen dem Text einzuverleiben, sondern auch dem deutschen und (falls sich dieses Schriftchen nach andern Landen verirren sollte,) auch dem auswärtigen Publikum durch die Vergleichung einiger Haupt-Ansätze des brittischen und des preußisch-deutschen Zolltarifs den Beweis zu liefern, daß wenigstens England kein Recht hat, sich über den Tarif der deutschen Vereinsstaaten zu beschweren; denn, wenngleich dieser in gar manchen Fällen einer Aenderung, und insbesondere einer genaueren Anpassung an die in der Einleitung zum preußischen Zollgesetz ausgesprochenen Grundsätze bedarf, so ist er doch

immer noch weit liberaler, als der brittiſche, der nicht allein höher in den Abgaben, ſondern auch noch beſchwerlicher und hemmender in den Formen iſt, als der deutſche.

Bei dieſer Vergleichung bin ich aber bei vielen Artikeln deßhalb auf große Schwierigkeiten geſtoßen, weil die beiden Tarife nicht überall dasſelbe Beſteuerungsprinzip befolgen, und z. B. der engliſche die meiſten Abgaben nach dem Werth der Waaren erhebt, während der preußiſch-deutſche ſie ſtets nach Maß, Gewicht oder Stückzahl berechnet. In dieſem Falle iſt aber die Ermittlung eines Durchſchnittswerths der vom Ausland eingeführten Artikel höchſt ſchwierig, und eine Parallele zwiſchen den beiderſeitigen Anſätzen mithin nicht leicht. Es iſt nun zwar nicht zu verkennen, daß die Verzollung nach Maß und Gewicht in der praktiſchen Anwendung für den Kaufmann ihre großen Vorzüge vor jener nach dem, ſtets zweifelhaften, oft beſtrittenen Werthe hat; nur kann auch nicht geläugnet werden, daß dieſer Modus den in der Einleitung zum preußiſchen Zolltarif ausgeſprochenen Grundſatz „einer, in der Regel, 10 % vom Werth nicht überſteigenden Beſteuerung von Manufakturwaaren" über den Haufen wirft, indem die Gegenſtände von Seiden-, Wollen-, Baumwollen-, Eiſenwaaren ꝛc. ſo mannichfaltig und in ihrem Werthe ſo verſchieden ſind, daß bei einer und derſelben Gattung, z. B. bei Baumwollenfabrikaten, durch die Verzollung nach dem Gewicht ein abweichendes Verhältniß der Abgabe von 5 bis zu 50 % und mehr vom Werth Statt finden kann, und wirklich Statt findet! — Gerade von Manufakturwaaren werden aber im brittiſchen Tarif die Eingangsrechte nach dem Werth erhoben, und der zu ziehende Vergleich kann alſo immer nur approximativ ſein!

Indeſſen iſt zu dem vorliegenden Zweck eine allzu große Genauigkeit auch nicht vonnöthen; es genügt, wenn das Obengeſagte im Allgemeinen bewieſen wird, was in der hier gelieferten Vergleichung, wie ich glaube, unumſtößlich geſchieht.

Ebenſowenig und noch weniger, als Großbrittanien, hat aber Frankreich ein Recht, über den Tarif der deutſchen Vereinsſtaaten Beſchwerde zu führen, und es bedarf dafür wohl kaum eines andern Beweiſes, als anzudeuten, daß

bekanntlich der französische Tarif die Einfuhr aller Wollen-, Baumwollen-, Leder-, Glas- und Stahlschneidewaaren, so wie mancher anderen Dinge, gänzlich verbietet, und einfache Seidenwaaren doppelt, façonnirte dreimal so hoch besteuert, als es der deutsche Zollverband thut.

Dieser darf denn aber auch nur fest und unerschütterlich zusammen halten, und der wohlthätige Einfluß auf die mit Deutschland in kommerziellem Verkehr stehenden Staaten wird nicht ausbleiben. Sie werden einsehen lernen, daß wer von uns nehmen will, uns auch geben muß, und die imposante Stellung der Zollvereinsstaaten wird durch die Macht der Verhältnisse einen auf billige Grundsätze basirten Austausch, eine Reziprozität zwischen den sich begränzenden Nazionen erzwingen, wie man sie bisher den einzelnen deutschen Staaten, ja selbst Preußen, hartnäckig zu weigern sich nicht entblödete! Schon ist man dieserhalb am Unterhandlen, und bemüht sich, die „gerechte Mitte" zu finden, die allein dem Verkehr zwischen unabhängigen Nazionen ziemt. — Bedarf es aber wohl noch der Bemerkung, daß wir diese Sinnes-Aenderung bei unsern Nachbarn der gebieterischen Stellung, welche Deutschland in kommerzieller Hinsicht durch den Zollverband erlangt hat, zu verdanken haben? Gewiß nicht! und darum sollten auch diejenigen, die für den Augenblick ihr Privatinteresse durch die Maßregeln des großen Zollvereins verletzt fühlen, billig sein, und den wesentlichen Vortheil, den die deutsche Nazion mit der Zeit, und vielleicht schon in ganz kurzer Frist, daraus ziehen wird, nicht verkennen!

Um eine anschauliche Darstellung von der Ländermasse zu geben, welche sich, nach dem unbezweifelten Beitritt von Baden, Nassau und Frankfurt a/M., zu ein- und demselben Zollsystem, zu freiem Verkehr im Innern und achtunggebietender Stellung nach Außen, verbunden haben werden, füge ich eine kleine Karte bei, auf welcher die Begränzung der Vereinsstaaten angegeben, und klar gezeigt ist, wie sie ihrer geographischen Lage nach zu einander gehören, und wie sehr man es daher zu beklagen hätte, wenn sie noch länger getrennt geblieben wären!

Möge die nächste Kolorirung einer Vereins-Karte auch einen deutschen Seehafen an der Nordsee in sich aufnehmen!

Und nun sei es mir noch erlaubt, mit den Worten zu schließen, deren sich ein gewandter Korrespondent der Allgemeinen Zeitung in einem Ueberblick der neuesten Weltereignisse am jüngsten Sylvester-Abend bedient; er sagt, — und wer sagt nicht mit ihm?:

„Deutschlands Verhältnisse zu kräftigen, sie „glänzender und erhöhter darzustellen, das ist „Preußens Beruf; durch das Niederreißen der „Mauthlinien aus dem Verschmelzen der ma„teriellen Interessen eine Einigung der Gei„ster und Gesinnungen zu erwecken, — das hat „Preußen versucht, — und es brachte bedeutende „Opfer. Vertrauen! Einigkeit! und Deutsch„land wird stark, Deutschland wird frei sein!"

Köln, im Januar 1835.

C. C. Becher.

Erste Abtheilung.

Der Ursprung.

Es ist eine irrige Meinung, wenn man glaubt, daß das System von Schutzzöllen, welches Preußen seit seiner Wiedergeburt durch die Traktate von Paris und Wien von Anfang an einführte, in einem Geiste der Feindseligkeit und Opposizion gegen die Interessen von Großbrittanien seinen Ursprung hatte, wiewohl ohne Zweifel diese letzteren mehr oder weniger davon berührt werden. Die Besitznahme von Provinzen (Rheinland und Westfalen), die schon längst ein Hauptsitz deutschen Gewerbfleißes gewesen, machten ein System schützender Einfuhrzölle, und einen gleichmäßigen Tarif für das ganze Königreich um so mehr zur gebietenden Nothwendigkeit, als die benachbarten Reiche von Rußland, Oestreich und Frankreich, ja selbst die Niederlande, ihre Gränzen gegen die Einlassung preußischer und überhaupt deutscher Manufakturen sperrten. Großbrittanien hatte von jeher eine solche Bahn verfolgt, und hatte damals — wir sprechen von der Periode von 1818 — noch nicht einmal Symptome einer Abweichung von seinem strengen System des Ausschlusses und der Verbote blicken lassen. Die preußische Regierung konnte somit den gerechten Anforderungen ihrer neuen Unterthanen, der Fabrikanten am Rhein, sie gegen das Einströmen französischer und englischer Manufakturwaaren zu schützen, und ihnen zum mindesten den einheimischen Markt zu sichern, da die Nachbarländer sie von dem ihrigen ausschlössen, nicht widerstehen. Das Geschrei war groß, was diejenigen nicht Wunder nehmen wird, welche sich der damals in England herrschenden Wuth erinnern: das Festland von Europa, das aber nirgends als in Deutschland zugänglich war, mit brittischen Waaren zu überschwemmen, in der irrigen und thörichten Ansicht, daß die Bewohner des Kontinents wahrhaft Mangel an Kleidung litten, weil sie während eines Theils des Krieges von der Verbindung mit England abgeschnitten gewesen waren. Das Elend in den fabrizirenden Distrikten

Deutschlands stieg, in Folge dieser Waarenüberführung von Seiten Englands, so hoch, daß nichts den Fabrikanten zufrieden stellen zu können schien, als ein gänzliches Verbot, welches denn auch das Volk an allen Punkten von seinen respektiven Regierungen in Anspruch nahm. Preußen ging hierin, wie in allem Andern in Deutschland, beispielgebend voran, und publizirte einen Tarif von Schutzzöllen, der jedoch natürlich nur Anwendung auf seine eigenen Besitzungen fand. Aber dieser Tarif war ein gemäßigter, verglichen mit dem, was die Fabrikanten verlangten. Die preußische Regierung war zu aufgeklärt, um nicht zu wissen, daß Verbote nur Schmuggelhandel erzeugen, und Repressalien und unfreundliche Gesinnungen bei andern Völkern erwecken. Den Wunsch hegend, lieber zu versöhnen als aufzureizen, erließ sie ihren Tarif auf den Grundsatz: nichts zu verbieten, aber Alles, was im Lande selbst hervorgebracht würde oder werden konnte, durch angemessene Zölle zu schützen. So weit war Preußen von der Absicht entfernt, den Handel mit englischen Manufakturwaaren zu verbieten, daß es sogar einen Nachlaß der Zölle auf diejenigen Waaren gestattete, welche nach den Messen von Frankfurt an der Oder und Naumburg geschickt wurden, — wodurch man übrigens ohne Zweifel einen Fehler gegen das angenommene System der Gleichmäßigkeit in Handelsgesetzen und Bestimmungen beging.

Preußen gab sodann einen ferneren Beweis seiner befreundeten Gesinnungen hinsichtlich des Handels mit Großbrittanien dadurch, daß es die Einfuhr von Baumwollengarn (Twist) beinahe zollfrei im Tarif gestattete; zum großen Verdruß der reichen Spinner am Rhein, die ihre Spinnereien auszudehnen und zu verbessern wünschten, und dies auch gethan haben würden, wenn ihre Regierung ihnen einen Schutzzoll von hinlänglicher Höhe gewährt hätte, um die Anlage noch größerer Kapitalien in so gewagten Unternehmungen, wie Spinnereien sind, zu rechtfertigen.

Da jedoch die Handelspolitik des preußischen Gouvernements auf den Prinzipien der Mäßigung und des freien Handels mit allen Nazionen beruhte, so ging dasselbe von seinen getroffenen Maßregeln nicht ab, und hatte auch die Genugthuung, zu gewahren, daß, während auf der einen Seite die Einfuhr englischer Waaren groß und bedeutend blieb, auf der andern Seite die inländischen Fabriken gleichfalls, durch den Schutzzoll, den sie genossen, und weil ihnen der einheimische Markt mehr wie zuvor gesichert war, gediehen und vorwärts schritten.

Um nun den Fabrikstand wegen der Täuschung nicht erhaltener noch größerer Bevorzugung zu trösten, that die preußische Regierung Alles, was in ihren Kräften stand, um zur Ausfuhr deutscher Industrie-Erzeugnisse nach fernen Ländern aufzumuntern, und beförderte unter Anderm aus dieser Absicht, durch königliche Sankzion und Betheiligung in Akzien, das Institut der rheinisch-westindischen Kompagnie,

welches unzähligen Kaufleuten, die jetzt in den Häfen von Hamburg und Bremen den Handel von Mexico und Südamerika betreiben, den Weg gewiesen hat. Auch in diesen Verhältnissen offenbarte sich die freundliche Gesinnung gegen Großbrittanien, indem die genannte Handelsgesellschaft bei einer Ausfuhr deutscher Manufakturen und Produkte im Werthe von mehr als anderthalb Millionen Pfund Sterling (circa zehn Millionen preußischer Thaler), unter andern nicht weniger als 20 englische Schiffe ganz befrachtet hat. Die Seehandlung, ein schon seit langer Zeit gegründetes Handels-Institut der preußischen Regierung, erhielt die Befugniß, deutsche Fabrikate nach überseeischen Märkten auszuführen. Sie errichtete zu dem Ende ein eigenes Komptoir im Hafen von Stettin, und ließ es an großartigen Unternehmungen, unter welchen sich eine nach China besonders auszeichnet, zur Aufmunterung des preußischen Handels nicht fehlen. So eifrig strebte die preußische Regierung darnach, ihren Unterthanen die Vortheile einer überseeischen Ausfuhr zu verschaffen, (auf daß die stets zunehmende Konkurrenz im Inlande vermindert würde), und ihnen einen offiziellen Schutz im Auslande zu verleihen, daß sie in allen südamerikanischen Staaten Konsuln und Handelsagenten ernannte, und solche auch bei sich von Ländern aufnahm, deren Unabhängigkeit sie politischer Verhältnisse wegen noch nicht anerkennen konnte, wie z. B. Mexico.

Ein ferneres Mittel, den Nazional-Kunst- und Gewerbfleiß zu heben, war die Errichtung polytechnischer Schulen in allen Fabrikdistrikten des Staats, hauptsächlich in Berlin, wo ein solches Institut nach einem großartigen Plane unter die Leitung wissenschaftlicher Männer gestellt wurde, die es bald zur größten Vollkommenheit erhoben, und Maschinen der neuesten Erfindung von England und Frankreich anschafften, in der Absicht, sie im Inlande nachahmen und in den preußischen Fabriken einführen zu lassen. Dieser lobenswerthe Eifer ging so weit, daß, als im Jahre 1825 Weizen in solchem Ueberflusse vorhanden war, daß es zweckmäßig befunden wurde, ihn als Mehl nach Westindien und Südamerika auszuführen, das preußische Gouvernement mehrere Zöglinge der Berliner polytechnischen Schule nach Nordamerika sandte, um dort die Maschinerie der berühmten Mahlmühlen zu Richmond in Augenschein zu nehmen, und die Zubereitung von sogenanntem Dauermehl aus Weizen zu erlernen, um die Methode alsdann bei ihrer Rückkehr in der Heimat einzuführen.

Bei so sorgsamer Pflege und Ermunterung konnte der Gewerbfleiß in Preußen nur gedeihen, und gedieh auch in einem Grade, der ihn zu einem Gegenstande des Neides für den übrigen Theil von Deutschland machte, welcher von der Wohlthat des preußischen Tarifs und dessen schützenden und fördernden Maßregeln eben so ausgeschlossen blieb, wie jedes andere für Preußen fremde Land; denn zu Deutschlands Unglück sind seine verschiedenen Staaten, wie ungleich auch an

Größe, Bevölkerung und Produkzionsfähigkeit, so eifersüchtig auf ihre politische Wichtigkeit, daß auch der kleinste von ihnen eben so verfahren und handeln zu müssen glaubt, wie der größte. — Preußen mit 12 Millionen Einwohnern war groß und bevölkert genug, und besaß hinlängliche Verschiedenheit des Klima's und der Erzeugnisse, um bei der Einführung von Maßregeln sicher zu gehen, welche nachzuahmen für Staaten von weit kleinerer Bewohnerzahl große Thorheit gewesen wäre.

Daher war auch Preußen in einer glücklichern Lage als das übrige Deutschland; es wurde von Manchen bewundert, von Allen beneidet, stand aber in seinem Handelssystem bis zum Jahre 1828 vereinzelt da. Sein Staatsrath stand um diese Zeit unter der Leitung und dem Einflusse des damaligen Finanzministers, Baron von Motz, eines ächten Patrioten und Mannes von hellem und weitsehendem Geiste, großer Thatkraft und Ausdauer, dessen frühen Verlust (er starb im Juni 1830 in einem Alter von 58 Jahren) nicht Preußen allein, sondern ganz Deutschland betrauert.

Wir werden im nächsten Abschnitt sehen, wie er sich der anerkannten Ueberlegenheit Preußens bediente, um die kleineren deutschen Staaten mit dem preußischen Zollsystem zu vereinigen.

Zweite Abtheilung.

Der Fortgang.

Wir haben im vorigen Abschnitt Preußen zu Anfang des Jahres 1828, rücksichtlich seines kommerziellen Systems nach Innen und nach Außen, in einer Lage gesehen, welche, während sie die Bewunderung und den Neid seiner Nachbarn erweckte, der Masse seiner Einwohner Befriedigung gewährte, und die Lobsprüche, welche damals von allen Klassen der Nazion der Regierung für ihre allgemein anerkannte Liberalität in Beförderung des Handels und der Industrie gespendet wurden, sind uns noch wohl erinnerlich. Es ist daher mehr als wahrscheinlich, daß keine Aenderung Statt gefunden hätte, keine Ausdehnung des Handelsbereichs gesucht oder gewünscht worden wäre, wenn Preußen aus einer einigen und in allen seinen Theilen wohl verbundenen Länderstrecke bestanden hätte. Diese zu erlangen war aber seiner Zeit in Wien versäumt worden. Damals, wo die glorreichen Thaten einer heldenmüthigen Armee die vorherrschenden Erinnerungen der preußischen Staatsmänner bildeten, achteten diese der Trennung der östlichen und westlichen Theile des Königreichs durch das Dazwischen-

liegen von zwar kleinen, aber völlig unabhängigen Staaten deßhalb nicht, weil ihnen die Militärstraße, mithin das Recht, die Truppen zu jeder Zeit von einem Ende der Monarchie zum andern marschiren lassen zu dürfen, eingeräumt war. Als nun aber das Reich des Friedens begann und das preußische Gouvernement es nöthig erachtete, das System der Zollerhebung an den Gränzen und des freien Verkehrs im Innern einzuführen, fand man es äußerst unbequem, also in zwei getrennte Theile zerrissen zu sein, und eine doppelte Gränz-Douanenlinie nöthig zu haben. Nimmt man nun die Karte von Deutschland zur Hand, so wird man finden, daß es hauptsächlich das Kurfürstenthum Hessen-Kassel war, welches das Band zwischen den östlichen und westlichen Provinzen des preußischen Staats unterbrach, so daß eine enge Handelsverbindung, eine Zollvereinigung mit Hessen-Kassel im Kabinet von Berlin sehnlich gewünscht wurde.

Die damaligen Verhältnisse des Kasseler Hofes machten aber den günstigen Erfolg einer etwaigen Unterhandlung so durchaus unwahrscheinlich, daß man vorzog, gar keinen Versuch zu machen. Um jedoch solchen Unterhandlungen ein Vorbild zu geben, und seine Lieblingsidee einer Ausbreitung des preußischen Handelssystems über ganz Deutschland ans Licht zu fördern, wußte der damalige preuß. Minister, Baron von Motz, den Großherzog von Hessen-Darmstadt dahin zu vermögen, seine Besitzungen (kraft eines Vertrags vom 8. Mai 1828) mit den am Rhein mit ihnen zusammenstoßenden preuß. Landen zu einem so engen Zollverbande zu vereinigen, daß sie nur eine und dieselbe Handels-Gränzlinie bildeten, und überdies preußische Zollbeamten zur Verwaltung und Versehung des Dienstes im Hessen-Darmstädtischen zuzulassen. Dieser letztere Umstand insbesondere machte den übrigen deutschen Staaten große Unruhe, und selbst Oestreich betrachtete die Sache mit Eifersucht. Der Bundestag zu Frankfurt a.M. kam in förmliche Aufregung, und da Baiern und Würtemberg dem Beispiele von Preußen und Darmstadt gefolgt waren und ihre Länder zu Einem Zollsystem vereinigt hatten, so schloß nunmehr der Rest der deutschen Staaten zu Kassel einen Bund, — ausgesprochenermaßen gegen Preußen, um die Erweiterung seines mehr für politisch, als für kommerziell erachteten Einflusses über einen noch größern Theil von Deutschland zu hemmen. — Die Interessen der Parteien (18 an der Zahl), welche diesen anti-preußischen Kongreß bildeten, waren jedoch zu heterogen, als daß eine Vereinigung zwischen ihnen von Halt und Dauer hätte sein können, und als daher im Jahre 1830 das Kurfürstenthum Hessen seine Verfassung änderte und Stände erhielt, verkannte man daselbst nicht länger, daß es das wahre Interesse des Landes erheische, eine Vereinbarung zu freiem Verkehr mit 13 Millionen der nächsten Nachbarn zu treffen, und Hessen-Kassel schloß sich somit jetzt auch dem preußischen Zollsystem an, gleichwie Hessen-Darmstadt es früher gethan.

Von nun an wurde die Macht des preußischen Einflusses auf das Handelssystem von Deutschland unwiderstehlich. Wenn früherhin der Osten und Westen des preuß. Staats durch das Dazwischenliegen von Hessen getrennt gewesen war, so trennten jetzo Preußen und Hessen verbunden den Süden Deutschlands vom Norden, und Staaten, welche kurz vorher einen Anschluß an das preußische Zollsystem unwillig von der Hand gewiesen, bemühten sich nunmehr, darin aufgenommen zu werden. — Der Beitritt von Baiern und Würtemberg verlieh endlich dem Bunde mit Recht die Benennung: „Deutscher Handelsverein und Zollverband," und Sachsen konnte nicht länger der ihm also gegenüber aufgestellten Macht widerstehen. Es suchte und erhielt die Aufnahme in den Verein, und hatte davon größern Vortheil, als die Andern; denn seine Bevölkerung ist sehr gewerbthätig und seine Fabrikazion in sehr blühendem Zustande, so daß der freie Verkehr mit einer angränzenden Bevölkerung von 22 Millionen ihm nur von hohem Nutzen sein konnte, während sein Beitritt zum Zollverband insbesondere den fabrizirenden Provinzen Preußens nachtheilig war, und somit die freisinnigen Ansichten der Regierung des letztgenannten Staats bewies, die eine genügende Entschädigung in dem erweiterten Bezirk fand, innerhalb welchem Deutsche in Zukunft einen freien und ununterbrochenen wechselseitigen Verkehr genießen sollten!

Hannover wird sich, so lange es unter brittischer Herrschaft bleibt, schwerlich dem deutschen Zollverein anschließen, aus der Befürchtung, daß derselbe dem brittischen Interesse nachtheilig sei, und da dieser Staat zwischen der preußisch-hessischen Gränze und den Hansestädten Hamburg, Bremen und Lübeck liegt, so können diese natürlich keinen Theil des Vereins bilden, selbst wenn sie es wünschen sollten, was aber nicht wahrscheinlich ist, da diese kleinen Freistaaten zweifelsohne vorziehen, aller Zollkontrolle ledig zu bleiben. Braunschweig hingegen hegt augenscheinlich den Wunsch, seine kommerziellen Interessen mit denen des Zollverbands zu vereinigen, und scheint einzig durch hannöverischen Einfluß vom Anschluß abgehalten zu werden. — Mecklenburg, Oldenburg und Holstein sind nicht von hinlänglicher Bedeutung, um ihren Beitritt zu einem Gegenstande von Wichtigkeit für den Verein zu machen, und die einzigen Staaten, von denen es noch als wünschenswerth zu erachten ist, daß sie sich anschließen, sind die folgenden;

a) das Großherzogthum Baden, wegen seiner Angränzung an Frankreich und seiner starken und reichen Bevölkerung von über einer Million; dieser Staat ist denn auch jetzt in Unterhandlungen begriffen, und wird, aller Wahrscheinlichkeit nach, mit dem Anfange des neuen Jahres (1835) dem Vereine beitreten.

b) das Herzogthum Nassau, welches, wenngleich klein und in mancher Hinsicht von wenig Bedeutung, doch so große Strecken der Rhein-

und Main-Ufer inne hat, und so völlig im Mittelpunkte von Deutschland gelegen ist, daß sein Anschluß an den Zollverband für beide Theile sehr wünschenswerth ist, und daher wohl schon lange Statt gefunden hätte, wenn nicht der höchst einflußreiche nassauische Minister v. Marschall durchaus dagegen gewesen wäre. Seit dessen Tode sind, da sein Nachfolger eine andere Ansicht der Sache nimmt, Unterhandlungen angeknüpft worden, die bereits so weit gediehen sind, daß auch dieser kleine Staat vom 1. Jan. k. J. (1835) an dem Verein angehören wird. Es bleibt demnach nur noch

c) die freie Stadt Frankfurt am Main übrig, die weniger durch ihren Umfang und ihre Bevölkerung, welche nicht 55,000 Einwohner übersteigt, als durch die Kapitalien, welche sie besitzt, und ihren ausgebreiteten Handel bedeutend ist. Diese kleine Handelsrepublik wollte sich natürlich nur sehr ungern dazu verstehen, eine Handelsfreiheit aufzugeben, der sie ihren Reichthum und Ruhm verdankte, und sie war daher überall in den Reihen der Opposizion gegen das neue Handelssystem der deutschen Staaten zu finden. Der Druck der sie umgebenden Zollinien, wurde jedoch nach und nach allzu schwer, als daß sie ihn länger hätte ertragen können; ihre Kaufleute konnten sich keine Meile mehr bewegen, ohne auf eine Douanenlinie zu stoßen, und ihre ganze Existenz hing nun von der Aufnahme in den Verein ab, welche ihr dann mit einemmal den freien Verkehr mit nicht weniger als 25 Millionen ihrer Landsleute eröffnet, und sehr wahrscheinlich die Wichtigkeit ihrer Messen herstellt, die in Folge der Errichtung einer Oppositions-Messe in Offenbach (unmittelbar bei Frankfurt, aber im Bezirk des neuen Systems) fast zu nichts geschwunden, zum großen Schaden der Hauseigenthümer und der arbeitenden Klasse der Bevölkerung. Frankfurt war somit gezwungen, zuletzt nachzugeben, und schickt in diesen Tagen eine Deputazion nach Berlin, um wegen Aufnahme in den Zollverband zu unterhandeln. Es kann daher nicht bezweifelt werden, daß auch die freie Stadt Frankfurt vom Jahre 1835 an einen Theil dieses Vereins bilden wird, — und nehmen wir dieses an, so sehen wir den Kreis des deutschen Zollverbandes vorläufig geschlossen.

Im folgenden Abschnitt werden wir eine Uebersicht der Ausdehnung dieses Vereins nach Territorialumfang und Bevölkerung geben, und man wird sehen, wie hochbedeutend er ist.

Dritte Abtheilung.

Ausdehnung des Vereins und sein Einfluß auf die angränzenden Staaten.

Die Ausdehnung des deutschen Zollverbands, mit Einschluß von Baden, Nassau und Frankfurt a.M., also wie er sich mit dem 1. Januar 1835 gestaltet haben wird, ist, wie folgt: Er erstreckt sich, in der Richtung von Nordost nach West, von Memel (37° Länge) bis Aachen (23½° Länge), und ferner in der Richtung von Nord nach Süd, von Stralsund (54½° Breite) bis zur österreichischen Gränze unterhalb München (47½° Breite), und umfaßt einen Flächeninhalt von über 8200 deutschen Quadratmeilen.

Die Bevölkerung beläuft sich (in runden Zahlen), wie folgt:

	Seelen
in Preußen auf	13,250,000
in Baiern	4,300,000
in Würtemberg	1,700,000
in dem Königreich Sachsen	1,600,000
in den sächsischen Herzogthümern	700,000
in Baden	1,300,000
in Nassau	375,000
in Hessen-Kassel	700,000
in Hessen-Darmstadt	770,000
in Frankfurt a. M.	55,000
in den übrigen kleinen Vereinsstaaten	600,000
überhaupt also, auf	25,350,000.

Der Verein schließt (abgesehen von dem österreichischen Theile von Deutschland, welcher mit einer Bevölkerung von 10 Millionen gegen die übrige Welt verschlossen ist) bis jetzt aus:

Hannover mit	1,700,000	Einwohnern.
Braunschweig	260,000	—
Oldenburg	270,000	—
Mecklenburg	560,000	—
Holstein und Lauenburg	200,000	—
die Hansestädte	260,000	—
zusammen	3,250,000	Einwohner.

Diese freiwillig ausgeschlossenen deutschen Staaten bilden gleichsam den Vordergrund des Gemäldes und die Eingangspforte für den Seehandel des Vereins, welcher, wie bemerkt werden wird, keinen Hafen

an der Nordsee hat. Im Uebrigen bietet der Zollverband *) eine zusammenhängende und bedeutende Ländermasse dar, und wir sehen jetzt zum erstenmal den bei weitem größern Theil des deutschen Bundes unter einem und demselben System innerer und äußerer Handelspolitik vereinigt, mit übereinstimmenden Douanenmaßregeln an den Gränzen und einem freien Verkehr innerhalb der verbündeten Länder, wobei zu gleicher Zeit der Transit durch die Vereinsstaaten nach allen Richtungen und für alle Nazionen gestattet ist. Dieser kommerzielle Staatenbund, welcher bereits eine Wichtigkeit und ein Ansehen bei seinen Nachbarn erlangt hat, wie es (bisher in Deutschland ohne Beispiel) nur durch das jetzt eingeführte System geschehen konnte, wird begränzt:

im Osten . . . . von Rußland und Polen,
im Süden . . . . „ Oesterreich und der Schweiz,
im Westen . . . . „ Frankreich,
im Nordwesten von „ Belgien und Holland, und
im Norden . . . „ Hannover und den übrigen nicht zum Vereine gehörigen norddeutschen Staaten.

Auf der Gränze Rußlands und Polens steht dem Verein ein fast Alles ausschließender Tarif entgegen, über dessen Strenge die preußischen Unterthanen selbst sehr unzufrieden sind. Sie hoffen von den bestehenden verwandtschaftlichen Verhältnissen der Höfe von Rußland und Preußen eine baldige Erleichterung, und wenn diese Statt findet, so kommt sie jetzt — dem ganzen Deutschland zu Gute.

Oesterreichischerseits begegnet dem deutschen Zollverband ein noch strengeres Ausschließungssystem, eine gegen jede Einfuhr fabrizirter Waaren irgend einer Art geschlossene Gränze; und obgleich der Vereinstarif durchaus mäßig ist, und die verschiedenen Erzeugnisse österreichischen Kunst- und Gewerbfleißes, und namentlich Glas, Leinen u. s. w. aus Böhmen, gegen dieselben Abgaben, welchen alle anderen dem Vereine nicht angehörenden Staaten unterworfen sind, zuläßt, so ist dennoch von der unwandelbaren Handelspolitik des Wiener Kabinets nicht die geringste Milderung jenes Systems zu erwarten. Wenn aber dort irgend etwas eine Aenderung hervorbringen kann, so ist es gerade die jetzige achtunggebietende Stellung des deutschen Zollvereins.

Wir kommen nun zur Schweiz. Dieses Land ist offen, und eines der wenigen, die noch ohne eine sie umringende Douanenlinie dastehen; es gestattet die fast ganz freie Einfuhr der Industrieprodukte anderer Völker, ist aber weit mehr im Falle, eine übergroße Masse einheimischer Fabrikate auszuführen, als deren von irgendwoher

*) wie aus der beigegebenen Karte zu ersehen ist.

zu beziehen. Die Schweiz fühlt sich daher sehr durch die neue Zollinie des deutschen Handelsvereins beengt, und scheint den Wunsch zu hegen, in denselben aufgenommen zu werden, was jedoch schwerlich sobald, wenn je, der Fall sein dürfte. Sachsen insbesondere würde, der Aehnlichkeit der Fabrikazionszweige wegen, sich stark dagegen auflehnen!

Was nun die französische Gränze betrifft, so kennt jedermann die Strenge von Frankreichs Zolltarif und die Ungastfreundlichkeit seines Handelssystems, welches darauf hinzweckt, an Alle zu verkaufen, aber von Keinem zu kaufen. Die französische Regierung ist jedoch durch diese neue imponirende Stellung Deutschlands als kommerziellen Staatenbundes ernstlich beunruhigt, und faßt jetzt zum erstenmale den Gedanken, Bedingungen der Wechselseitigkeit (Reziprozität) anzubieten, die sie bisher so hartnäckig den einzelnen deutschen Staaten, ja sogar Preußen, verweigerte. Welche Erleichterungen Frankreich nun auch gewähren mag, Deutschland wird sie einzig seinem Zollverein zu danken haben.

Holland und Belgien, die bekanntlich in der jüngsten Zeit Nebenbuhler im Handel und Verkehr geworden, scheinen mit einander im Bestreben, sich ihren deutschen Nachbarn angenehm zu erweisen, zu wetteifern, um den Vorzug ihrer Kundschaft zu erlangen. Jenes verspricht, die Dampfschifffahrt auf dem Rhein zu verbessern; dieses erbietet sich, mittelst einer Eisenbahn, den Hafen von Antwerpen mit der Stadt Köln, dem Hauptorte für die deutsche Rheinschifffahrt, zu verbinden, — und diese letztere Aussicht ist so lokkend, daß Belgien die Wahrscheinlichkeit für sich hat, von Deutschland vorgezogen zu werden, vorausgesetzt freilich, daß es nicht von Frankreich verschlungen wird, welcher Staat den Belgiern eine Zoll- und Douanenvereinigung nach demselben Prinzip angetragen haben soll, wie Preußen es den kleinern deutschen Staaten that. Wenn aber das Gerücht wahr redet, so soll Belgien gegen eine zu enge Verbindung mit Frankreich gestimmt sein, und sich mehr zu einem Reziprozitätsvertrag mit dem deutschen Zollverein hinneigen. Holland aber muß, so lange es seinem Kolonialsysteme und der Sucht, so viele Handelszweige zu monopolisiren, treu bleibt, in seinen kommerziellen Beziehungen zu andern Ländern stets vereinzelt dastehen.

Von Hannover und den Hanseſtädten haben wir bereits gesprochen. Sie liefern dem Vereine die Seehäfen, und dienen — besonders Hamburg und Bremen — als Niederlage für die Industrie-Erzeugnisse, in denen die Fabrikanten des deutschen Inlandes einen bedeutenden Handel mit den überseeischen Ländern treiben.

So also ist die Stellung des deutschen Handelsvereins zu seinen nahen Nachbarn. — In unserm nächsten und letzten Abschnitt über

dieſen Gegenſtand werden wir die Intereſſen von Großbrittanien beleuchten, für deſſen Handel und Gewerbe Deutſchland ſtets ein Land von äußerſter Wichtigkeit geweſen iſt.

Vierte Abtheilung.

Einfluß des deutſchen Zollvereins auf den Handelsverkehr mit Großbrittanien.

Wir bekennen, nicht zu denjenigen zu gehören, welche großen Nachtheil für den brittiſchen Handel mit Deutſchland aus dem nunmehr in letzterem Lande befolgten kommerziellen Syſteme befürchten. Der Handel mag Hände und Kanäle wechſeln, er mag ſich z. B. von Frankfurt a. M. nach Köln, oder von Leipzig nach Hamburg ziehen, u. ſ. w.; — aber im Weſentlichen wird er derſelbe bleiben. Der Verbrauch wird dadurch in Deutſchland nicht geringer werden; er wird vielmehr zunehmen mit der Zunahme der Bevölkerung und des Wohlſtandes, welche der verbeſſerte Zuſtand der Nazional-Induſtrie zur Folge haben wird.

Das preußiſche, oder wie es jetzt genannt werden ſollte, das deutſche Zollſyſtem iſt nicht prohibitiv; es beruht auf einem Tarif mäßiger Schutzzölle, viel mäßiger als die von Großbrittanien. Es läßt brittiſche Manufakturen unter denſelben Bedingungen zu, wie die irgend eines deutſchen, nicht zum Vereine gehörenden Staates, oder die der Schweiz und anderer Länder, — und iſt, nach unſerer Meinung, nicht geeignet, den Konſum brittiſcher Waaren zu vermindern; wovon der beſte Beweis darin gefunden werden mag, daß, obgleich Preußen ſchon ſeit 1818 nach ſeinem jetzigen Tarif verfahren hat, der Handel Großbrittaniens nach Deutſchland von Jahr zu Jahr im Zunehmen geweſen iſt! Da nun aber Preußen allein ſchon mehr als die Hälfte des gegenwärtigen deutſchen Zollvereins beträgt, und in dem weſtlichen Theil des Reichs (nämlich den Provinzen von Rheinland und Weſtfalen) die reichſte und gewerbthätigſte Bevölkerung von Deutſchland beſitzt, ſo iſt es einleuchtend, daß die Zölle, welche der preußiſche Tarif den brittiſchen Waaren auferlegt, deren Verbrauch weder geſchmälert haben, noch jetzt ſchmälern. Ja, wenn ſie in der That dieſe Wirkung in einzelnen Fällen hervorgebracht haben ſollten, ſo ward dies mehr als aufgewogen durch den Anwuchs der Bevölkerung, welcher in Preußen, in Folge eines langjährigen Friedens und verbeſſerter Verwaltung im Innern, ſo groß geweſen iſt, daß

Baumwollenſtoffen allein, analyſiren, und dadurch die Größe des Konſums brittiſcher Waaren in Deutſchland darthun.

An Twist oder geſponnenem Baumwollengarn war Englands Total-Ausfuhr im Jahr 1833 — 69 Millionen Pfd.

Hiervon gingen nach den Hanſehäfen Hamburg und Bremen . . . . . 23½ Mill. Pfd.
nach den niederländiſchen Häfen von Rotterdam und Antwerpen (für den Konſum der preußiſchen Rheinlande und der Schweiz) . . 11½ „ „
35 Mill. Pfd.

alſo mehr als die Hälfte der ganzen brittiſchen Ausfuhr dieſes wichtigen Artikels.

An gedruckten Baumwollenzeugen wurden im Jahre 1833 im Ganzen aus England ausgeführt 143½ Millionen Yards.

Hiervon gingen nach den Häfen von Hamburg und Bremen . . . . . 28,800,000 Yards.
nach den niederländiſchen Häfen . . . 10,000.000 „
38,800,000 Yards.

alſo mehr als der vierte Theil der ganzen Ausfuhr Englands.

An weißen Baumwollenwaaren, Perkals und Muſſelinen war die ganze Ausfuhr des Jahres 1833 aus England 12,700,000 Yards.

Hiervon gingen nach den Häfen von Hamburg und Bremen . . . . . 4,000,000 Yards
nach den niederländiſchen Häfen . . . 1,800,000 „
5,800,000 Yards

alſo faſt die Hälfte der ganzen Ausfuhr.

An ſogenannten Velveteens wurden aus England im Jahre 1833 ausgeführt 8,000,000 Yards.

Hiervon gingen nach den Häfen von Hamburg und Bremen . . . . . 4,800,000 Yards.
nach den niederländiſchen Häfen . . . 1,200,000 „
6,000,000 Yards.

alſo drei Viertel der ganzen Ausfuhr Englands.

An ſogenannten Tüll und Baumwollenſpitzen wurden im Jahre 1833 aus England ausgeführt 79,000,000 Yards.

Hiervon gingen nach den Häfen von Hamburg und Bremen . . . . . 43,400,000 Yards.
nach den niederländiſchen Häfen . . . 18,000,000 „
zuſammen 61,400,000 Yards.

alſo mehr als drei Viertel der ganzen Ausfuhr Englands.

Wir könnten dieſe Aufſtellung noch bedeutend ausdehnen, und ſie auf andere Zweige der brittiſchen Induſtrie anwenden; aber wir glauben, daß das bereits Geſagte hinlänglich die Wichtigkeit des Verbrauchs brittiſcher Waaren in Deutſchland darthut, und den Beweis liefert, daß, — da der größere Theil der Bevölkerung Deutſchlands im Jahre 1833 dem preußiſchen Handelsſyſtem ſchon unterworfen war, — dieſes letztere den Handel zwiſchen den beiden Ländern nicht vermindert hat, und mithin keineswegs den Intereſſen Großbrittaniens ſo zuwiderläuft, wie die Vertreter der Lokalvortheile Frankfurts und Leipzigs glauben zu machen geſucht haben.

Wir behaupten ferner, daß das vereinigte Zollſyſtem in Deutſchland für Großbrittanien von Vortheil iſt, da dieſes jetzt nichts mehr mit der einſeitigen, oft eigennützigen Handelspolitik einzelner Regierungen zu ſchaffen, ſondern die wohlthätige Erwägung eines Kongreſſes ſämmtlicher, mehr oder minder eines freundlichen Verkehrs mit Großbrittanien bedürfenden deutſchen Staaten zu erwarten hat, ſo daß in Zukunft keine Entſcheidung Statt finden wird, die nicht durch die gebieteriſchen Intereſſen des geſammten Landes gerechtfertigt daſteht, — und einer ſolchen kann ſich England doch nicht widerſetzen wollen; es muß Andere behandeln, wie es ſelbſt behandelt zu werden wünſcht! Wir wiederholen es, daß wir in dem deutſchen Zollverbande nichts gewahren, was Großbrittanien beunruhigen, oder gar diplomatiſche Einwendungen ſeinerſeits rechtfertigen könnte. Seine beſte Politik wird ſein, auf einem freundſchaftlichen Fuße mit den deutſchen Staaten zu bleiben, ja ihrem Gedeihen behülflich und förderlich zu ſein; denn je reicher ſie ſind, deſto fähiger werden ſie ſein, England die Luxusartikel abzunehmen, mit welchen dieſes durch die Ueberlegenheit ſeiner Kunſt, Thätigkeit und Kapitalien faſt einzig im Stande iſt, ſie zu verſehen.

Möge denn Großbrittanien ſeine Korngeſetze und ſein Kolonialſyſtem revidiren und ermäßigen; möge es Preußen, oder was der richtigere Ausdruck iſt, Deutſchland ſein Getreide, ſein Holz und andere Artikel, die es jetzt durch Prohibitivzölle ausſchließt, abnehmen; möge es überhaupt in ſeiner Handelsgeſetzgebung einen zuvorkommendern Weg gegenüber Deutſchland einſchlagen, deſſen Bevölkerung gegen die brittiſche Nazion durchaus freundlich geſtimmt, und für das brittiſche Handelsintereſſe in jeder Hinſicht von Wichtigkeit iſt, — und die Wirkung wird ſein, daß nicht nur der Abſatz brittiſcher Waaren in Deutſchland durch den vermehrten Wohlſtand wachſen wird, ſondern auch, daß Großbrittanien alsdann mit mehr Gewicht und Recht auf einer Ermäßigung des deutſchen Tarifs da wird beſtehen können, wo er zu drückend für ſolche Einfuhrartikel befunden werden möchte, die hauptſächlich von England geliefert werden! —

Anhang.

Es wird für die brittiſchen Leſer nicht unintereſſant ſein, mit der Baſis bekannt gemacht zu werden, auf welcher der preußiſche Zolltarif beruht. In der Einleitung dieſes Geſetzes werden die folgenden Prinzipien aufgeſtellt:

Alle fremde Erzeugniſſe der Natur und Kunſt können im ganzen Umfange des Staats eingebracht, verbraucht und durchgeführt werden.

Allen inländiſchen Erzeugniſſen der Natur und Kunſt wird die Ausfuhr verſtattet.

Die vorſtehend ausgeſprochene Handelsfreiheit ſoll den Verhandlungen mit anderen Staaten in der Regel zur Grundlage dienen.

Erleichterungen, welche die Unterthanen des Staats in andern Ländern bei ihrem Verkehr genießen, ſollen, ſo weit es die Verſchiedenheit der Verhältniſſe geſtattet, erwidert, und zur Beförderung des wechſelſeitigen Verkehrs ſollen, wo es erforderlich und zuläſſig, beſondere Handelsverträge geſchloſſen werden.

Dagegen bleibt es aber auch vorbehalten, Beſchränkungen, wodurch der Verkehr der Unterthanen des Staats in fremden Ländern weſentlich leidet, durch angemeſſene Maßregeln zu vergelten.

Die Verbrauchsſteuer auf Fabrik- und Manufakturwaaren des Auslands ſoll Zehn vom Hundert des Werths, nach Durchſchnittspreiſen, in der Regel nicht überſteigen; ſie ſoll aber geringer ſein, wo es, unbeſchadet der inländiſchen Gewerbſamkeit, geſchehen kann.

Die Erhebung der Gefälle geſchieht nach Gewicht, Maß oder Stückzahl.

Der Verkehr im Innern ſoll frei ſein; und keine Beſchränkungen desſelben zwiſchen den verſchiedenen Provinzen oder Landestheilen des Staats künftig Statt finden.

Zur Erleichterung des Durchfuhrhandels (Tranſits) ſollen Waarenlager, genannt Freihäfen, errichtet werden, wo Waaren gelagert, ganz oder theilweiſe umgepackt und wieder ausgeführt werden können, ohne deßhalb eine Verbrauchsſteuer zu zahlen.

Vergleichung

des brittischen und des preußisch-deutschen Zolltarifs.

1. Die brittischen Navigazions-Gesetze sind zwar gegen ihre frühere Strenge etwas gemäßigt, aber sie enthalten noch immer sehr viele Beschränkungen, welche man in preußischen und deutschen Häfen nicht kennt. So dürfen z. B. Wolle, Holz, Saat und Getreide, Flachs, Hanf u. s. w. von einem preußischen Hafen nach einem englischen nur in einem preußischen oder englischen Schiff gesandt werden; ein russisches oder holländisches Schiff, mit jenen Produkten aus einem preußischen Hafen kommend, wird, trotz des am 2. April 1824 zwischen Preußen und England abgeschlossenen sogenannten Reziprozitäts-Vertrags, in Großbrittanien nicht zugelassen. In den preußischen Häfen wird dagegen jede Flagge, aus brittischen Häfen kommend, mit jedwelcher Ladung admittirt.

2. Wenn ein brittisches Schiff in einem preußischen Hafen, ohne die äußerste Noth, eine Reparatur vornimmt, welche 7 Thlr. für jede Tonne Schiffsgehalt übersteigt, so verliert es seine Nazionalität, und wird als ein ausländisches betrachtet. — Ein solches Gesetz besteht in Preußen nicht.

3. Die unter dem brittischen Tarif bestehenden Formen für Ein- und Ausklariren von Waaren sind in hohem Grade lästig, und deren Versäumniß zieht in vielen Fällen Säste von Schiff und Ladung nach sich; die Vorschriften darüber nehmen in der vor uns liegenden Ausgabe des Tarifs 32 Seiten ein! Aehnliches kann man von dem preußisch-deutschen Tarif nicht sagen, wiewohl auch diesem eine Vereinfachung der Formen sehr zu wünschen wäre.

4. Maschinen in allen ihren Theilen, und Werkzeuge für die Anfertigung derselben, Pressen und sonstige Apparate für die Vollendung von Waaren, Plane und Modelle von Maschinerien u. s. w. sind von England auszuführen verboten! — eine Maßregel, die dem preußisch-deutschen Zollsystem gänzlich fremd ist.

5. Englands Korngesetze sind ein Gegenstand der Unzufriedenheit sowohl im eignen Lande, wie überall, wo der Ueberfluß an Getreide die Ausfuhr desselben nach Großbrittanien wünschenswerth oder nothwendig macht. In gewöhnlichen Zeiten wird diese aber durch die Besteuerung in England zur Unmöglichkeit; denn wenn (wie z. B. jetzt) der mittlere Preis des Weizens dort auf 42 sh. das Winchester Quarter (1 Quarter gleich 5⅔ preuß. Scheffel,) steht, — so ist der

Eingangszoll 44 sh. 8 d. per Quarter, oder 2 Thlr. 25 Sgr. per Scheffel; während unter dem preußisch-deutschen Zolltarif nur 5 Sgr. per Scheffel dafür entrichtet werden. — Selbst wenn der Preis des Weizens in England auf 70 sh. per Quarter geht, und das Bedürfniß davon also an Hungersnoth gränzt, ist der Zoll noch immer 29 Sgr. per preuß. Scheffel; und erst wenn jene wirklich eintritt, und der Preis über 73 sh. per Quarter steigt, ist die Einfuhr gegen 2 Sgr. per Scheffel gestattet. —

Hopfen zahlen zu jeder Zeit in England einen Eingangszoll von 59 Thlr. per Zentner; — in Preußen 1 Thlr. per Ztr.

6. Die Abgaben auf Holz aus preußischen und deutschen Häfen sind bekanntlich in England so hoch, daß sie, wo nicht in den meisten, doch in sehr vielen Fällen, einem Verbot gleich kommen, und dagegen ist der Eingangszoll auf Holz, welches aus den brittischen Kolonien in England eingeführt wird, so niedrig, (oft nur ein Zehnttheil jener Abgabe,) daß für Planken, Dielen u. s. w. bereits der unnatürliche Weg der Sendung von Memel nach Kanada und von da nach England, mit Vortheil gegen die direkte Einfuhr, eingeschlagen worden ist! Um eine solche fabelhafte Operazion zu begreifen, wird es genügen, folgenden Zollsatz aus dem brittischen Tarif herauszuheben:

Planken, über 7 Zoll breit und über 21 Fuß lang, jedoch 45 Fuß Länge nicht übersteigend, und nicht dicker als 3¼ Zoll, zahlen, von Deutschland kommend,

in England eingeführt, die einzelne Planke: 2 Thlr. 15 Sgr.

Planken von mehr als 7, jedoch nicht über 12 Zoll Breite, wenn sie 4 Zoll Dicke und 20 Fuß Länge übersteigen, zahlen, von Deutschland kommend,

in Irland eingeführt, die einzelne Planke: 5 Thlr. 25 Sgr.

Unterm preußisch-deutschen Zolltarif zahlen Planken, Bauholz, und was dahin gehört, eine Abgabe von respektive 20 und 40 Sgr. per Last von 4000 Pfund!

7. Von Häuten und Fellen aller Art ist die Einfuhr in Preußen und Deutschland — frei. In England zahlen dagegen:

Rohe Häute und Felle, Kalbfelle u. s. w. getrocknet 48 Sgr. per Ztr.
ungetrocknet 24 „ „ „

Gegerbte Felle (Leder) zahlen:
in Preußen und Deutschland . . . . 6 Thlr. per Ztr.
in England . . . . . 19 „ „ „

8. Hörner und Hornspitzen können unterm preußisch-deutschen Tarif frei eingeführt werden. In England sind sie einer Abgabe von 24 Sgr. per Ztr. unterworfen, selbst wenn sie noch an den Fellen sitzen.

9. Glas. — Tafelglas (German sheet-glass) zahlt in England einen Eingangszoll von 56 Thlr. per Ztr.; in Preußen und Deutschland 3 Thlr. per Ztr. — Bei Spiegelglas wird ein genauer Vergleich wegen der Verschiedenartigkeit der Verzollung etwas schwierig; doch genügt hier die Bemerkung, daß z. B. ein Spiegel von 1000 Quadrat-Zoll (circa 7 Quadrat-Fuß) in Preußen 3 Thlr., und in England 26 Thlr. Zoll entrichtet.

10. Tabak. — In England zahlen:

fabrizirter Rauchtabak, Zigarren ꝛc. per Ztr. 29 Thlr.
Schnupftabak . . . . . „ „ 235 „

Beide Gattungen sind im preußisch-deutschen Tarif mit 11 Thlr. vom Ztr. belastet. — (Außerdem ist in England die Einfuhr von Tabak an höchst schwierige Formalitäten geknüpft.)

11. Bücher, Kupferstiche, Landkarten und Zeichnungen, gebunden oder ungebunden, zahlen in Preußen und Deutschland 15 Sgr. vom Ztr. — In England sind die Abgaben darauf die folgenden:

		Thlr.	Sgr.
von Büchern, welche vor 1801 gedruckt sind,	per Ztr.	7	„ —
„ „ nach 1801 herausgegeben . . .	„ „	35	„ —
„ „ in fremden lebenden Sprachen und nach 1801 gedruckt . . .	„ „	17	„ 15
von See- und Landkarten, mit oder ohne Kolorirung, jede Karte oder einzelner Theil derselben	—	„	5¼
von Kupferstichen u. Zeichnungen, das Stück, unkolorirt,	—	„	1
und kolorirt	—	„	2

12. Papier. — Braunes, steifes, mit Theer gefülltes Packpapier zahlt per Ztr. in England . 9 Thlr. 24 Sgr.
in Preußen . — „ 5 „
ungeleimtes Druckpapier, per Zentner, in England . 29 „ 14 „
in Preußen . 1 „ — „
sonstiges weißes Papier, per Zentner, in England . 29 „ 14 „
in Preußen . 3 „ 20 „

13. Oel. — Rüb-, Lein- oder Hanf-Oel zahlt in England 14 Thlr.; dahingegen in Preußen 1 Thlr. per Ztr., und wenn für Fabrikgebrauch, — nur 15 Sgr. per Ztr.

14. Schiefertafeln in Rahmen entrichten unter dem preußisch-deutschen Tarif 15 Sgr. per Ztr.; — dagegen in England 31 Sgr. das Dutzend.

15. Mühlsteine zahlen in Preußen und Deutschland 15 Sgr. die Last von 4000 Pfund; in England aber, wenn sie über 4 Fuß im Durchmesser und 12 Zoll dick sind, 78 Thlr. das Paar.

16. Es zahlen sodann ferner (per Ztr.)	in England, Thlr. Sgr.	in Preußen Thlr. Sgr.
Steinkohlen	— „ 20	— „ 1¼
Krapp, gemahlen	— „ 20	— „ 5
raffinirter Zucker	58 „ —	11 „ —
Schinken	9 „ 24	2 „ —
Seife, harte	31 „ —	3 „ 20
„ weiche	24 „ —	1 „ —
Schmalte	13 „ —	1 „ —
Stärke (starch)	66 „ —	2 „ —
Schreibfedern, Gänsekiele	25 „ —	— „ 15
Schwanenkiele	40 „ —	— „ 15

17. Wir kommen jetzt abermals zu einigen Artikeln, bei denen die Vergleichung der beiden Tarife äußerst schwierig ist, weil sie im preußisch-deutschen Zolltarif nach dem Gewicht und in dem brittischen nach dem Werth besteuert sind; nämlich den Baumwollen- und andern Manufaktur-Waaren. — Durch das früher befolgte Schutz-System seiner Fabriken zu einer Vollkommenheit und Ausdehnung des Maschinen-Wesens und hierdurch zu einem Flor der Fabrikazion gelangt, der aller Konkurrenz Trotz bietet, hat England sich in der neuesten Zeit in den Stand gesetzt gesehen, und deßhalb veranlaßt gefunden, die früher bestandenen Verbote aufzuheben, und die übermäßig hohen Zölle herabzusetzen. Diese sind jetzo auf Baumwollen-Fabrikate respektive 10 und 20 % vom Werth, und dergestalt — auf Baumwollen-Gewebe und -Zeuge, welche im preußisch-deutschen Zolltarif mit 55 Thlr. per Ztr. Eingangszoll belegt sind, den diesseitigen nicht bloß gleich zu achten, sondern, im großen Durchschnitt genommen, wohl niedriger zu nennen; weßhalb wir denn auch der Meinung sind, daß es nicht die Absicht der Entwerfer des preußisch-deutschen Zolltarifs gewesen, den Ansatz für Baumwollen-Waaren so hoch zu greifen. Mit Baumwollen-Garn (Twist) ist dies aber nicht der Fall; dieses zahlt in Preußen und Deutschland nur 2 Thaler vom Ztr., in England aber 10 % vom Werth, was, auf den Durchschnittspreis der diesseits von England bezogenen mittlern Nummern, reichlich das Dreifache ausmacht; auf die feineren Nummern natürlich noch weit mehr.

18. Wollenwaaren sind in Preußen und Deutschland mit 33 Thlr. Zoll vom Ztr. belegt; in England haben sie eine Abgabe von 15 und 20 % zu entrichten. Dies nun dürfte, im großen Durchschnitt, mit der diesseitigen Besteuerung eins und dasselbe sein; aber auch hier stellt sich für das Gespinnste ein bedeutender Unterschied zu Gunsten des preußisch-deutschen Tarifs heraus: Wollen-Garn zahlt unter diesem einen Eingangszoll, wenn roh von 15 Sgr., wenn gedreht und gezwirnt von 6 Thlr. per Ztr.; dahingegen in England, bei allen Sorten und Gattungen, von 19 Thlr. per Ztr.

19. Eiſen und Eiſen- und Stahlwaaren ſind theilweiſe auch in England nach dem Gewicht beſteuert, und das Verhältniß dieſer Gattungen iſt zwiſchen den engliſchen und dem preußiſch-deutſchen Zolltarif das folgende:

Roheiſen iſt zur Einfuhr in Preußen frei, in England zahlt es ½ Thlr. per Ztr. Eingangszoll.

Stab- und Stangen-Eiſen zahlt in Preußen 1 Thlr.; in England 1 Thlr. 22 Sgr. vom Ztr.

Eiſen-Draht erlegt in Preußen 3 Thlr. 20 Sgr., und in England 7 Thlr. per Ztr.

Eiſerne Reife zahlen in Preußen 3 Thlr. 20 Sgr., in England 8 Thlr. per Ztr.

Grobe und andere Gußwaaren, wie Oefen u. d.gl. zahlen in Preußen 1 Thlr. vom Ztr., in England 10 % vom Werth, was nach dem Ztr. berechnet billiger ſein dürfte.

Sonſtige Eiſen- und Stahlwaaren entrichten unterm preußiſch-deutſchen Tarif einen Zoll von reſpektive 6 und 10 Thlr. per Ztr.; in England überall 20 % vom Werth. — Die Paralelle iſt, der großen Mannichfaltigkeit der Artikel wegen, hierbei ſchwieriger, als bei den meiſten andern Waaren; indeſſen kann angenommen werden, daß der Satz von 6 Thlr. im preußiſch-deutſchen Tarif die engliſche Beſteurung nicht überſteige, jener von 10 Thlr. per Ztr. für die feineren Gattungen aber nur die Hälfte des engliſchen Zolls betrage.

20. Seidenwaaren ſind im preußiſch-deutſchen Zolltarif am gelindeſten beſteuert; der Anſatz von 110 Thlr. vom Ztr. überſteigt nicht 7½ % vom Durchſchnitts-Werth. In England iſt aber der Eingangszoll auf dieſe Waaren 30 % vom Werth.

21. Leinenwaaren zahlen unter dem preußiſch-deutſchen Tarif folgende Abgaben:

rohes unappretirtes Leinenzeug, Zwillich und Drillich: 2 Thlr. per Ztr., oder circa 12½ à 15 % vom Werth im Durchſchnitt; appretirte Leinwand von allen Gattungen, Damaſte und ſelbſt fertige Wäſche: 11 Thlr. vom Ztr., was auf 10 % vom Durchſchnitts-Werth veranſchlagt werden kann; — und nur Batiſt, Gaze und Kammertuch zahlen nach Gewicht das Doppelte, dem Werth nach aber noch weniger als 10 %.

Der engliſche Tarif hingegen beſteuert grobes ſchweres Leinen (Segeltuch) mit 20 %, und alle andere Gattungen Leinwand mit 40 % vom Werth!

Köln, gedruckt bei Joh. Wilh. Dietz.

UNIVERSITY OF MICHIGAN
3 9015 04599 7528

1999
BOOK REPAIR
UNIV. OF MICHIGAN